Bugatti Centodieci – Une petite série exclusive dans un style d'exception

MOLSHEIM 16 08 2019

LA MARQUE DE LUXE FRANÇAISE RÉINTERPRÈTE LA SUPERSPORTIVE HISTORIQUE EB110

Depuis près de 110 ans, les voitures Bugatti se caractérisent par un design et une puissance d'exception. Le constructeur automobile français d'hypersportives poursuit donc dans cette voie avec la nouvelle édition spéciale Centodieci[1]. En parallèle, Bugatti se penche sur les traces de son histoire récente avec une petite série exclusive et exceptionnelle.

« Avec la Centodieci, nous rendons hommage à l'EB110, laquelle a été créée dans les années 1990 et fait partie intégrante de notre histoire riche en traditions », déclare Stephan Winkelmann, Président de Bugatti. « L'EB110 a permis à Bugatti de se propulser à nouveau au sommet du secteur automobile au niveau mondial après 1956. » Cette étape intermédiaire s'est avérée essentielle pour la fondation de la nouvelle usine à Molsheim en 1998, qui représente l'enracinement de Bugatti en France, et pour la première hypersportive de l'ère moderne, la Veyron.

« Nous sommes fiers de la longue histoire de Bugatti dont l'EB110 fait également partie intégrante. Avec la Centodieci (de l'italien 110), nous célébrons ainsi une réinterprétation de l'ancien véhicule d'exception », ajoute Stephan Winkelmann. L'EB110 est certes produite dans l'usine italienne de Campogalliano, mais dès le départ, il n'a jamais été question de nier ses influences françaises. Le propriétaire de l'époque, Romano Artioli, ouvre les portes de l'usine le 15 septembre 1990, jour du 109e anniversaire d'Ettore Bugatti. C'est sciemment qu'il choisit le site de Campogalliano, en Émilie-Romagne, lequel présente un avantage dans les années 1990 : il se trouve dans la région italienne où sont implantées les grandes marques de voitures de sport, ce qui permet à Romano Artioli de recruter facilement des collaborateurs expérimentés pour son projet. R. Artioli présente au public la supersportive EB110 le jour du 110e anniversaire d'Ettore Bugatti. D'où le nom du véhicule : EB pour les initiales d'Ettore Bugatti et 110 pour son 110e anniversaire.

Un nouveau design en trois dimensions

Avec la nouvelle édition spéciale Centodieci, Bugatti réinterprète l'ancienne supersportive des années 1990 sur de nombreux points. « Le défi consistait à ne pas s'inspirer du design de la voiture historique et à ne pas travailler uniquement de manière rétrospective. Nous souhaitions interpréter de manière moderne la ligne et la technologie de l'époque », explique Achim Anscheidt, designer en chef chez Bugatti. Le modèle est plus sportif et plus extrême encore que les hypersportives Chiron[2] et Divo[3]. Élégante et intemporelle, à l'image de La Voiture Noire[4], la pièce est unique pour les passionnés de Bugatti.

« Nous nous sommes confrontés à plusieurs défis techniques lors du développement et de la conception de la Centodieci », explique Achim Anscheidt. L'EB110 est beaucoup plus plate et anguleuse. Sur le plan du graphisme, cette supersportive de la fin des années 1980 est quasi bidimensionnelle. « La transposition de ce look classique dans un nouveau millénaire sans le copier s'est avérée délicate, tout particulièrement d'un point de vue technique. Nous avons dû définir une nouvelle manière d'associer les exigences aérodynamiques complexes de la technologie associée à la Chiron et une esthétique totalement différente. »

À l'avant, la profondeur du radiateur en fer à cheval de forme aplatie ne se révèle que lorsqu'on l'observe de

côté ; le nouveau spoiler avant à l'assise basse et les entrées d'air divisées en trois parties viennent s'y ajuster. L'avant de la Centodieci étant extrêmement plongeant, nous avons réduit la taille du fer à cheval emblématique de Bugatti en conséquence. Le logo Bugatti, séparé en son milieu par un élément de couleur noire, repose sur le capot. « Nous avons ainsi fait renaître de leurs cendres certains éléments de l'EB110 », déclare Achim Anscheidt. L'élargissement du répartiteur avant et le passage du flux d'air à travers le capot permettent à l'avant optimisé d'améliorer encore l'aérodynamisme.

L'avant se soumet à la géométrie globalement basse du véhicule, et ce, malgré sa surface de refroidissement dominante à l'origine. Viennent s'y ajouter les tout nouveaux phares, complexes et très étroits, dotés de feux de jour à LED intégrés. « Les nouveaux éléments d'éclairage que nous avons développés nous ont donné une liberté totale sur le plan stylistique, tant à l'avant qu'à l'arrière, et nous ont permis de rendre un hommage respectueux à l'EB110. En parallèle, nous avons pu traduire technologiquement cette belle réminiscence visuelle de manière moderne », ajoute Achim Anscheidt.

« Lors du développement, nous avons repris les formes anguleuses tout en empruntant une nouvelle direction », conclut le designer. Au lieu de l'ailette italienne classique qui s'étend de l'arrière pour rejoindre la roue avant et évoque un saut en avant, Bugatti opte pour un tout nouveau concept pour la Centodieci. La ligne Bugatti en forme de C au niveau du montant central, si caractéristique à l'accoutumée, cède la place à un nouveau design. Nettement plus petites que sur la Chiron[2], cinq entrées d'air circulaires placées pour former un losange assurent la prise d'air adéquate du groupe motopropulseur 16-cylindres emblématique. C'est ainsi que Bugatti transpose dans un nouveau millénaire l'ailette de l'EB110 SS et le saut en avant qu'elle évoque.

Pour remplacer le graphisme en deux dimensions de l'arrière de l'EB110 et ses deux feux arrière en forme de pastille, la Centodieci mise sur une large sortie d'air qui vise à rendre la gestion thermique du moteur plus efficace. Cette sortie d'air s'harmonise avec les feux arrière dont le graphisme rappelle ceux de l'EB110. Les solutions permettant de gérer de façon équilibrée la température ont été étudiées des mois durant. Tout comme sur l'EB110, le moteur apparaît sous une vitre transparente. L'arrière prend la forme d'une sortie d'aération unique mis en relief par les huit feux arrière, par la superposition des 2+2 pots d'échappement anodisés noirs mats et par un diffuseur qui vise à améliorer l'entraînement. L'aileron qui s'étend sur l'arrière dans toute sa largeur est dans l'esprit de celui de l'EB110 SS. Celui-ci permet d'augmenter l'entraînement. Le hayon aérodynamique ainsi qu'une lunette arrière qui optimise le phénomène d'écoulement laminaire viennent supporter le tout.

Le moteur seize cylindres délivre aujourd'hui 1 600 ch

Pour la Centodieci, le moteur V12 laisse place au moteur emblématique W16 de 8,0 litres, lequel développe aujourd'hui 1.176 kW / 1 600 ch à 7.000 T/min. Une entrée d'air supplémentaire au niveau du refroidisseur d'huile régule efficacement la température du moteur dont la puissance a augmenté. D'un point de vue purement mathématique, la Centodieci passe de 0 à 100 km/h en 2,4 secondes. Elle atteint 200 km/h en 6,1 secondes et 300 km/h en 13,1 secondes. Sa vitesse de pointe est limitée électroniquement à 380 km/h. « Mais une hypersportive ne se résume pas uniquement à la vitesse de pointe. Avec la Centodieci, nous montrons une fois de plus que le design, la qualité et la performance sont tout aussi essentiels », déclare Stephan Winkelmann. En comparaison avec la Chiron[2], le poids à vide de la Centodieci est réduit de 20 kg. Un essuie-glaces et des stabilisateurs légers en fibre de carbone ont été utilisés, ce qui permet d'obtenir une puissance massique sensationnelle de 1,13 kg par ch seulement. « Sa puissance accrue et son poids réduit améliorent également ses performances, pour une accélération encore plus vive à grande vitesse. La Centodieci offre à nos clients une puissance massique optimisée ainsi qu'une tenue de route encore plus dynamique », ajoute Stephan Winkelmann.

La nouvelle teinte de peinture va d'ailleurs dans ce sens. « Avec la peinture blanche de l'opération de communication, le contraste avec La Voiture Noire[4] présentée au mois de mars est frappant. Les deux véhicules sont aux antipodes l'un de l'autre tout en étant complémentaires, comme le yin et le yang », explique Stephan Winkelmann. C'est aussi ce qui définit Bugatti après 110 ans.

Bien entendu, les clients peuvent faire peindre leur édition spéciale Centodieci dans la couleur Bugatti de leur choix. La petite série produite à la main au sein de l'usine de Molsheim est limitée à dix exemplaires et sera livrée dans deux ans, mais tous ont déjà été vendus, moyennant un prix unitaire à partir de huit millions d'euros H.T. Car après une étape de courte durée en Italie, Bugatti occupe à nouveau son siège social en France, à Molsheim, depuis près de 20 ans. Là même où, fin 1909, Ettore Bugatti produisit les premiers véhicules sous son nom.

CONTACTS POUR LA PRESSE

Tim Bravo
Head of Communications
+33 640 151969
tim.bravo@bugatti.com

Nicole Auger
Communications
+49 152 588 888 44
nicole.auger@bugatti.com

---

[1] CENTODIECI: Les informations sur la consommation de carburant sont soumises aux dispositions de la Directive 1999/94/CE. La voiture n'a pas encore été réceptionnée à ce jour.

[2] CHIRON: WLTP : consommation de carburant en l/100 km : particulièrement forte 43,33 / forte 22,15 / moyenne 18,28 / faible 17,99 / combinée 22,32 ; émissions de CO_2, combinées, g/km : 505,61 ; classe d'efficacité énergétique : G PDF

[3] DIVO: WLTP : consommation de carburant en l/100 km : particulièrement forte 43,33 / forte 22,15 / moyenne 18,28 / faible 17,99 / combinée 22,32 ; émissions de CO_2, combinées, g/km : 505,61 ; classe d'efficacité énergétique : G PDF

[4] LA VOITURE NOIRE: WLTP : consommation de carburant en l/100 km : particulièrement forte 43,33 / forte 22,15 / moyenne 18,28 / faible 17,99 / combinée 22,32 ; émissions de CO_2, combinées, g/km : 505,61 ; classe d'efficacité énergétique : G

© 2021 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.